Von: karen.grunwald@t-online.de
Betreff: AW: Fahrradweg zwischen Wernitz und Wustermark - Zusätzliche Bermerkung
Datum: 22. September 2026, 08:09
An: h.schreiber@wustermark.de, u.schollaen@wustermark.de
Cc: Mühlhausen, Nicole - Gemeinde Wustermark <n.muehlhausen@wustermark.de>, Kollowa, Tristan - Gemeinde Wustermark <t.kollowa@wustermark.de>, a.schwartz@wustermark.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

noch ein Zusatz zu Mail unten. Beim nochmaligen lesen der DIN 18040-1 ist mir aufgefallen, dass bei Fußwegen mit einer Steigung von über 3 %, alle 10 Meter ein Podest von mind. 1,50 m eingebaut werden muss, dass völlig flach ist. Abschnittsweise betragen die Steigungen der Brücken zwischen Wustermark und Wernitz jedoch mehr und besitzen keine flachen Podeste. Die 6% gelten nur bei kurzen Rampen, z.B. an einem Hauseingang. Somit kann die Gemeindeverwaltung bei ihrer Argumentation für Fördergelder auch darauf hinweisen, dass die vorhandenen Wege nicht barrierefrei sind.

Mit freundlichen Grüßen

Karen Grunwald

-----Original-Nachricht-----

Betreff: AW: Fahrradweg zwischen Wernitz und Wustermark

Datum: 2026-09-21T21:05:43+0200

Von: "karen.grunwald@t-online.de" <karen.grunwald@t-online.de>

An: "h.schreiber@wustermark.de" <h.schreiber@wustermark.de>, "u.schollaen@wustermark.de" <u.schollaen@wustermark.de>

Sehr geehrter Herr Schreiber, sehr geehrter Herr Schollän,

ich nehme Bezug auf Ihr Schreiben zur Petition "Flacher, kurzer Fahrradweg zwischen Wustermark und Wernitz". Vielen Dank für die Erläuterungen.

Jedoch musste ich feststellen, dass eine komplexe verkehrs- und eisenbahnrechtliche Fragestellung innerhalb von 4 Arbeitstagen abschließend negativ beschieden wurde. (Bis auf die Prüfung einen Pfad freizuhalten).

Einer der Absagegründe ist, dass das Eisenbahnkreuzungsgesetz nicht greifen würde. Jedoch gilt es in jedem Fall.

Szenario A: Die Kreuzung wurde nie offiziell gelöscht oder es ist ersichtlich, dass die Kreuzung noch immer benutzt wird und somit existiert gilt §13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes. Der Bund (50%), das Land (16,6%) und die Bahn (33,3) müssen zwingend die Kosten für die Unterführung tragen.

Szenario B: Die Kreuzung wurde gelöscht. Dann gilt §17 des Eisenbahnkreuzungsgesetz. Es können Fördermittel von bis zu 90% beim Bund beantragt werden.

Es muss nicht sofort ein normgerechter Radweg gebaut werden, ein begehbarer Weg, so wie er derzeit an der Bahnlinie entlang läuft - damit könnte begonnen werden, die Lage der Wernitzer zu verbessern. Es sollte fachlich geprüft werden, inwiefern der derzeitige Tunnel umgebaut werden könnte, oder welche Lösungen zur Überwindung der Bahnlinie sich bieten.

Es sollte geprüft werden welche Planungs- und Baukosten über das laufende Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes und Landes Brandenburg zur Beseitigung dieses Infrastrukturmangels abgefedert werden können.
Das Thema Bahneigentum oder Kompensationsflächen sollte durch echte Akteneinsicht (sobald Herr Kroischke aus dem Urlaub zurückkehrt) verifiziert werden.

Eventuell gibt es noch andere Fördermittel oder Lösungen, die das Problem beseitigen können.

Die Gemeindeverwaltung führt an, der Hauptweg sei „normgerecht und barrierefrei“, da er die 6 % Maximalsteigung der DIN 18040-3 unterschreitet. Wer von Wernitz nach Wustermark möchte, muss sich über zwei massive Brückenrampen direkt hintereinander bewegen. Kommt man direkt aus dem vorgelagerten Weiler, summieren sich die Anstiege auf sogar drei Brücken. Für den Fußverkehr, Kinder auf dem Schulweg, ältere Alltagsradler ohne E-Bike oder mobilitätseingeschränkte Personen im Handrollstuhl ist diese endlose Berg-und-Tal-Bahn eine biologisch unüberwindbare Barriere.
Dies widerspricht dem Prinzip der kurzen Wege im neuen Brandenburger Mobilitätsgesetz (BbgMobG). Ein Umwegfaktor von fast 50 % gekoppelt mit enormen Höhenmetern ist im Alltagsverkehr nicht zumutbar.

Die Bahntrasse durchschneidet das Gemeindeleben und erschwert den Alltag ohne Auto weitreichend. Meine Kinder sind z.B. aus Wernitz weggezogen, weil die Anbindung an die Infrastruktur so schlecht ist und ohne Auto hier ein Wohnen kaum möglich ist.

Deshalb bin ich enttäuscht von der Gemeindeverwaltung ein wichtiges Anliegen von bereits über 200 Bürgern pauschal abzuweisen, anstatt gemeinsam intensiv an einer Lösung zu arbeiten.

Eine Absage im Schnellverfahren ohne Gesetzeskenntnis und ohne Prüfung von Lösungsmöglichkeiten wird der Tragweite dieses Themas nicht gerecht.
Ich erwarte, dass die Petition in den zuständigen Ausschüssen auf Basis echter, belastbarer Fakten und einer fundierten juristischen Prüfung erneut behandelt wird und die Gemeindeverwaltung intensiv nach einer Lösung sucht.

Mit freundlichen Grüßen
Karen Grunwald
Ketziner Str. 6
14641 Wustermark

-----Original-Nachricht-----

Betreff: AW: Fahrradweg zwischen Wernitz und Wustermark

Datum: 2026-09-21T11:15:05+0200

Von: "Schwartz, Alexis - Gemeinde Wustermark" <a.schwartz@wustermark.de>

An: "Karen Grunwald" <Karen.Grunwald@t-online.de>

Liebe Karen,

danke für diese grundsätzlich sehr sinnvolle Initiative. Eine direkte Verbindung zwischen Wernitz und Wustermark für den Fuß- und Radverkehr ist auch aus meiner Sicht sehr wünschenswert.

Ich habe mich nach der letzten Sitzung der Gemeindevertretung mit Herrn Schreiber und Herrn Schollän abgestimmt und will gerne ausführlicher auf einige Punkte eingehen:

Im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzepts – damals war ich noch Gemeindevertreter und Vorsitzender des Umweltausschusses – hatte ich mir diese Wegeführung auch schonmal angeschaut und eingefordert, dass diese im Rahmen des Konzepts mit hoher Priorität mitberücksichtigt wird. Das hatte Herr Rehn dann auch gewissenhaft überprüft. Leider musste er das aus zwei Gründen ablehnen:

1. Die Unterführung ist nicht offiziell als Fuß- oder Radweg freigegeben. Aufgrund ihrer Lichtraumhöhe ist das auch künftig nicht möglich. Ohne eine Freigabe wird es schwerlich umsetzbar sein, einen Radweg, der ja dann offiziell in einer Sackgasse enden würde, zu planen.
2. Die Flurstücke, auf denen die aktuelle Fahrspur der DB InfraGO bzw. südwestlich der Unterführung der Trampelpfad verläuft, befinden sich nicht im Eigentum der Gemeinde. Leider kann ich Herrn Kroischke, der hier einen guten Überblick hat, urlaubsbedingt nicht kontaktieren. Er wird mir sicherlich Auskunft geben können, ob auf diesen Flächen Kompensationsmaßnahmen umgesetzt wurden, die im Zusammenhang mit vergangenen Bahn-Infrastrukturbauten stehen.

Angesichts der Tatsache, dass der Weg im Radverkehrskonzept nicht berücksichtigt ist, sehe ich keine Möglichkeit, hier einen normgerecht ausgebauten Radweg zu bauen. Dein Vorschlag, die Bahn in die Pflicht zu nehmen, ist – das muss ich leider in aller Klarheit sagen – unrealistisch. Ein novelliertes Gesetz für eine Maßnahme, die schon 30 Jahre zurückliegt, heranziehen zu wollen, wird juristisch niemanden überzeugen. Die Korridorsanierung bringt ja keine neuen Wegebeziehungen, so das das Eisenbahnkreuzungsgesetz in diesem Zuge keine Grundlage für das Anlegen eines befestigten Weges bietet. Aus dem Mobilitätsgesetz eine Verpflichtung zum Bau einer Abkürzung für Fußgänger:innen und Radfahrende abzuleiten, erscheint ebenfalls juristisch nicht besonders erfolgversprechend. Bei Lichte betrachtet, würde der Weg parallel zur Bahnstrecke eine Ersparnis von ca. 1 km bringen (wenn ich von der Bushaltestelle Wernitz bis zum Bahnhof Wustermark messe). Und der Geh- und Radweg zwischen Wernitz und Wustermark ist normgerecht ausgebaut und barrierefrei.

Das durch Dich zitierte Positivbeispiel in Königs Wusterhausen lässt sich nach unserer Einschätzung nicht auf die Situation in Wernitz übertragen. Es geht dort um einen Ersatzneubau für eine baufällige Unterführung in einer Stadt mit knapp 19.000 Einwohner:innen.

Da Du in Deiner Mail an Herrn Schreiber die Stichhaltigkeit seiner Äußerung „Die Bahn macht das nicht“ anzweifelst, möchte ich Dir ein anderes Beispiel nennen, bei dem wir uns seit einigen Jahren die Zähne an der DB ausbeißen: Unsere Forderung an die Bahn ist es, am westlichen Zugang zum Bahnhof Wustermark die Aufzüge durch Treppen zu ergänzen, damit die Fahrgäste im Falle von Aufzugsstörungen ohne Zeitverlust zum Bahnsteig oder zum Anschlussbus gelangen und ihre Anschlüsse nicht gefährdet werden. Auch hier haben wir sofort nach Bekanntwerden der bevorstehenden Sanierung der Lehrter Bahn Druck gemacht, die Sperrzeiten für diese dringend notwendige Ergänzung zu nutzen. Erst vor wenigen Monaten haben wir dann die Info bekommen, dass eine Ergänzung im Rahmen der Bahnsanierung nicht denkbar ist, da die Planungsvorläufe (nachdem die Gemeinde die Finanzierung auf eigene Kosten zugesichert hat) rund sieben Jahre umfassen. Unter diesen Voraussetzungen eine kurzfristige Planung einer Unterführung zu fordern, erscheint mi also wie ein kühner Traum, dessen Realisierung jeder Wahrscheinlichkeit entbehrt.

Da wir den Weg dennoch für eine sehr schöne potentielle Alternativroute halten, werden wir hausintern prüfen, ob es Möglichkeiten gibt, mittelfristig einen durchgehenden Pfad ohne allzu störende Steigungen freizuhalten.

Zu Deinen Anmerkungen hinsichtlich des Ausbaus des nördlichen Bestandsradwegs an der B5 kann ich Dir mitteilen, dass diese Entscheidung auf Landesebene gefallen ist. Ob diese Priorität angemessen gesetzt wurde, muss jede Person für sich selbst beurteilen…

Die parallel südlich zur B5 geplante Fahrradroute entsteht quasi als Nebenprodukt einer notwendig werdenden Havariestrecke zum Gelände von Karls. Für den Fall, dass der Knotenpunkt bei Karls z.B. durch einen größeren Unfall blockiert ist, muss dennoch die Erreichbarkeit von Karls für Einsatzfahrzeuge gewährleistet bleiben. Diese Havariestrecke bietet in „unfallfreien Zeiten“ zugleich eine bequeme Fahrradverbindung zwischen Priort/Wustermark und Elstal, Karls und den weiter östlich gelegenen Orten, ohne wie aktuell das Rad durch die Rotunde des Designer Outlet manövrieren zu müssen. Da dieses Projekt im Rahmen der Karls-Erweiterung umgesetzt werden soll, besteht keine Konkurrenz zu anderen Radprojekten.

Eine andere dringliche Maßnahme, die im Radverkehrskonzept priorisiert worden war, ist ja der Radweg Priort–Buchow-Karpzow. Diese wird aktuell baulich umgesetzt. Für Ende 2026/Anfang 2027 ist die Einweihung geplant. Dies erwähne ich an dieser Stelle, um zu zeigen, dass die Gemeinde im Rahmen ihrer Möglichkeiten und der durch die GV einstimmig beschlossenen Priorisierung im Radverkehrskonzept durchaus Verbesserungen des Radverkehrs voranbringt.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.

Herr A. Schwartz

Stabsstelle | Klima- und Umweltschutzmanagement, ÖPNV und Radverkehr

Gemeinde Wustermark

+49 33234 73 - 252
a.schwartz@wustermark.de
https://www.wustermark.de/
Hoppenrader Allee 1 | 14641 Wustermark

GEMEINDE Wustermark

facebook Instagram

Hinweis: Diese E-Mail ist nicht digital signiert und kann unverschlüsselt vertrauliche oder rechtlich geschützte Informationen enthalten! Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte den Absender und löschen Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail sind nicht gestattet! Die Integrität und Sicherheit dieser E-Mail können über das Internet nicht garantiert werden. Daher haftet der Absender nicht für etwaige Schäden, die durch die Nachricht verursacht werden.

Von: karen.grunwald@t-online.de <karen.grunwald@t-online.de>
Gesendet: Dienstag, 1. September 2026 09:56
An: Schwartz, Alexis - Gemeinde Wustermark <a.schwartz@wustermark.de>
Betreff: Fahrradweg zwischen Wernitz und Wustermark

Lieber Alexis,

seit der Fertigstellung der ICE Trasse ist der bequeme Fahrrad und Fußweg durch die Felder zwischen Wustermark und Wernitz unterbrochen und ca. 200 Meter des Weges direkt an der Bahnlinie sind nicht erschlossen und führt nur durch hohe Brennesseln.

Der verfügbare Fahrradweg macht einen Umweg von ca. 1 km und es müssen 2 stark ansteigende Brücken überwunden werden. Für einen kurzen Einkauf in Wustermark müssen 4 Anstiege erklommen werden.

Wernitz ist ein Gemeindeteil von Wustermark, jedoch komplett für Fußgänger und Radfahrer abgeschnitten. Es befindet sich jedoch die gesamte Infrastruktur im Gemeindeteil Wustermark.

https://bravors.brandenburg.de/gesetze/bbgmobg

Seit einigen Jahren gibt es ein Eisenbahnkreuzungsgesetz, nach diesem würden der Gemeinde gar keine Kosten für den Ausbau eines entsprechenden Tunnels entstehen. Nur die Planung müsste übernommen werden.

https://www.gesetze-im-internet.de/ebkrg/__11.html

Seit ein paar Wochen gibt es auch einen Rastplatz in Wernitz, jedoch geht an dieser Stelle gar kein offizieller Fahrrad oder Wanderweg vorbei. Er liegt in einer Sackgasse.

Mit diesem neuen Weg über die Felder würde der Rastplatz aber super passen.

Zwischen Elstal und Rohrbeck wurde für mehrere Millionen der Radweg verbreitet, obwohl innerorts bereits ein guter Weg zwischen Elstal und Rohrbeck existiert. Hier gibt es auch die Möglichkeit fernab viel befahrener Straßen von einem Ort in den anderen zu kommen. Dieses Konzept sollte für Wernitz übernommen werden. Dann habe ich gehört, dass in Elstal weitere Radwege gebaut werden sollen, südlich der Bundesstraße B5 mit zwei Brücken für den Fuß- und Radverkehr um den Rad- und Autoverkehr zu entflechten. Dieser muss ja nur gebaut werden, damit mehr Platz für Kraftfahrzeuge ist. Radfahrer brauchen hier keinen neuen Weg. Und eventuelle Fördergelder für Radwege sollten wirklich etwas für Radfahrer verbessern.

Könntest du dich bitte darum kümmern, dass Wernitz besser an ihre Gemeinde angeschlossen wird. Ich habe das Thema auch im Märker eingetragen.

Viele Grüße

Karen Grunwald

Ketziner Str. 6

Wustermark

0177 6246861